Deutscher Bundestag **Drucksache 16/3929**

16. Wahlperiode 18. 12. 2006

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dorothee Menzner, Dr. Gesine Lötzsch, Dr. Dietmar Bartsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/3716 –

S-Bahn-Unfall im Bahnhof Berlin Südkreuz

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Bahnhof Berlin Südkreuz hat sich am Montag, dem 20. November 2006, ein Auffahrunfall ereignet. Ein S-Bahn-Zug war im Bahnsteigbereich auf einen Zug geprallt, der nur aus einem Spezialtriebwagen zum Messen der Gleise bestand. Mehr als 30 S-Bahn-Fahrgäste sind verletzt worden, zwei davon schwer. Unklar ist, weshalb die Sicherheitsvorschriften der Bahn den Unfall nicht haben verhindern können. Dem Eisenbahnbundesamt obliegt die fachliche Untersuchung von gefährlichen Ereignissen auf Bundesschienenwegen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Nach § 3 Abs. 1 Nr. 7 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes hat das Eisenbahn-Bundesamt die fachlichen Untersuchungen zu dem Eisenbahnunfall vom 20. November 2006 im Bahnhof Berlin Südkreuz eingeleitet. In dem Rahmen werden sämtliche fahrzeugrelevanten und infrastrukturseitigen Sachverhalte eingehend geprüft, die in einem ursächlichen Zusammenhang mit dem Unfallereignis stehen können. Dabei kommt auch der Einsatz externer Gutachter in Betracht. Nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse und Auswertung der unfallursächlichen technischen und betrieblichen Zusammenhänge wird auch geprüft werden, ob und ggf. welche Maßnahmen aus dem Unfallereignis abzuleiten sind, um derartige Ereignisse künftig zu verhindern.

Schuld oder Haftungsfragen sind auf keinen Fall Gegenstand der Unfalluntersuchung. Dies entspricht Artikel 19 Abs. 4 der Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“).

Spekulationen im Vorfeld über mögliche Unfallursachen sind einer objektiven und unabhängigen Untersuchungsarbeit abträglich. Die Bundesregierung kommentiert daher die laufenden Ermittlungsarbeiten nicht.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen vom 15. Dezember 2006 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Umstand, dass jeder Zug bei einer Fahrt in das Gleis, auf dem sich im Bahnhof Südkreuz der Unfall zutrug, nicht nur ein Signal, sondern zwei zu passieren hat?

   Das eine steht direkt am Bahnsteiganfang, das andere rund 150 Meter davor – hätten nicht beide bei besetztem Gleis Halt zeigen und durch die Fahrsperren Zwangsbremsungen auslösen müssen?

Zwischensignale hinter einem Einfahrsignal in einem S-Bahnhof (sog. Nachrücksignale) ermöglichen eine höhere Zugfolge. Dabei ist nach anerkannten Regeln der Technik sicherungstechnisch zu gewährleisten, dass derartige Signale nur in Fahrtstellung kommen, wenn der jeweils voraus liegende Gleisabschnitt einschließlich einer daran anschließenden Schutzstrecke gesichert und frei ist. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

2. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung vor, weshalb der S-Bahnzug im Bahnhof Südkreuz mit vergleichsweise hoher Geschwindigkeit aufgeprallt sein muss, weil der Messtriebwagen, der weit schwerer als ein S-Bahnwagen ist, etwa 40 Meter bewegt und dabei beschädigt wurde?

   a) Konnte die S-Bahn bei glatter Schiene nicht wirksam bremsen?

   b) Hatte der Messzug die Schiene verunreinigt?

   c) Versagte die elektronische Bremssteuerung des S-Bahnzuges?

   d) Hätte eine separate, druckluftgesteuerte Bremse den Unfall verhindern oder den Schaden mindern können?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

3. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung von Vorfällen, bei denen die elektronische Bremssteuerung eines Zuges zwar versagt, eine zusätzliche druckluftgesteuerte Bremse aber Unfälle verhindert hat (bitte gegebenenfalls Orts- und Zeitangaben für Vorfälle dieser Art auf den Schienenwegen des Bundes während der vergangenen sechs Jahre nennen)?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

4. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung von Vorfällen, bei denen Signal- und Sicherungsanlagen durch einen Messzug gestört wurden (bitte gegebenenfalls Orts- und Zeitangaben für Vorfälle dieser Art auf den Schienenwegen des Bundes während der vergangenen sechs Jahre nennen)?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

5. Auf Basis welcher Regelungen (bitte einzeln erläutern) dürfen Fahrdienstleitung und Lokführer bei der Fahrt eines Messzuges Entscheidungen treffen, um einen davor oder dahinter fahrenden Zug vor einem Auffahrunfall zu schützen?

Fahrten mit Messzügen erfolgen grundsätzlich unter den gleichen betrieblichen Voraussetzungen wie Fahrten anderer Züge, nämlich im Raumabstand. Nach § 39 Abs. 4 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) darf eine Ein-, Aus- oder Durchfahrt eines Zuges nur zugelassen werden, wenn sein Fahrweg frei ist. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

6. Welche rechtlichen und betrieblichen Vorschriften gelten, um einen längeren Gleisabschnitt für den nachfolgenden Zug so lange zu sperren, bis ein Messzug bei seiner Fahrt den nächsten vor ihm liegenden Fahrdienstleiterposten passiert hat?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 und auf die Vorbemerkung verwiesen.

7. Welche Vorschriften, die von den heute gültigen abweichen, hat es in den vergangenen 15 Jahren gegeben, um einen Gleisabschnitt für den nachfolgenden Zug so lange zu sperren, bis ein Messzug bei seiner Fahrt den nächsten voraus liegenden Fahrdienstleiterposten passiert hat?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 5 und 6 Bezug genommen. Im Übrigen sind die Vorschriften des § 39 Abs. 4 EBO in dem genannten Zeitraum nicht geändert worden.

8. Welche Prüf-, Abnahme- und Zulassungsverfahren und welche regelmäßigen Kontrollauflagen gelten in der Bundesrepublik Deutschland, um bei Störung oder Fremdbeeinflussung von Signal- und Sicherungsanlagen gefährliche Vorkommnisse auszuschließen?

Die Anforderungen der Sicherheit und Ordnung an Bahnanlagen und Fahrzeuge sind auf der Grundlage des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in entsprechenden Rechtsverordnungen verankert, die diese Anforderungen nach den Erfordernissen der Sicherheit, nach den neuesten Erkenntnissen der Technik und nach den internationalen Abmachungen einheitlich regeln. Neben den Normen für Zulassungsverfahren gelten für Wartungs- und Kontrollarbeiten auch einschlägige bahninterne Vorschriften, welche die zuverlässige Funktion der Sicherungsanlagen gewährleisten sollen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

9. Welche Eisenbahn-Unfälle und welche dabei entstandenen Schäden sind der Bundesregierung bekannt, deren Ursache darin lag, dass auf einer Strecke ein Sensor Daten fehlerhaft erfasst hatte, sie aber durch mehrere Rechner eines Stellwerks nicht als falsch erkannt, sondern verarbeitet wurden (bitte gegebenenfalls Orts- und Zeitangaben für Vorfälle dieser Art auf den Schienenwegen des Bundes während der vergangenen sechs Jahre nennen)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 und auf die Vorbemerkung verwiesen.

10. Wer haftet bei Schäden, die entstehen, wenn auf einer Strecke ein Sensor Daten fehlerhaft erfasst, diese dann aber durch mehrere Rechner in einem Stellwerk nicht als falsch erkannt, sondern verarbeitet werden?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen. Haftungsfragen sind nicht Gegenstand der Unfalluntersuchung.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333